VII kadencja




# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

**PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
**(NR 130)**
z dnia 3 kwietnia 2013 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 130)

3 kwietnia 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Rozwoju Regionalnego o przedstawionych przez Komisję Europejską założeniach tzw. czwartego pakietu kolejowego.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Gabriela Popowicz** zastępca dyrektora Departamentu Koordynacji Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, **Tomasz Stopa** starszy specjalista w Ministerstwie Finansów, **Jakub Majewski** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Paweł Hordyński** członek zarządu PKP Intercity S.A., **Ireneusz Wasilewski** pełnomocnik zarządu PKP Cargo S.A., **Edyta Jaszczuk-Jezierska** zastępca dyrektora Biura Strategii PKP PLK S.A., **Adrian Furgalski** dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o., **Dariusz Browarek** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, **Maria Sędek** przewodnicząca Sekcji Zawodowej PKP Intercity S.A. NSZZ „Solidarność" oraz **Krzysztof Ciećka** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Szanowni państwo, rozpoczynamy posiedzenie Komisji. Przepraszamy za spóźnienie, ale tak w dniu dzisiejszym przebiegają prace Sejmu, że niestety rozpoczynamy posiedzenie trochę później. Porządek dzienny państwo otrzymaliście w zawiadomieniu. Czy są uwagi do porządku dziennego? Rozumiem, że nie ma. Dziękuję bardzo.

Witam pana ministra Andrzeja Massela wraz z zespołem i osobami współpracującymi. Witam wszystkich naszych gości oraz panie i panów posłów. Informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Rozwoju Regionalnego o przedstawionych przez Komisję Europejską założeniach tzw. czwartego pakietu kolejowego. Myślę, panie ministrze, że poprosimy o zbiorczą informację. Proszę.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w dniu 30 stycznia br. Komisja Europejska przedłożyła propozycje legislacyjne w ramach czwartego pakietu kolejowego. Propozycje obejmują 6 aktów prawnych. Pierwszy z nich to rozporządzenie w sprawie liberalizacji krajowych przewozów pasażerskich, które zmienia rozporządzenie 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Drugim jest dyrektywa w sprawie zmian strukturalnych zarządzania infrastrukturą kolejową, która zmienia dyrektywę ustanawiającą jednolity obszar kolejowy i jest tam regulowana kwestia tzw. unbundlingu. Trzecie jest rozporządzenie uchylające rozporządzenie Rady nr 1072 jeszcze z 1969 r., które dotyczyło wspólnych zasad normalizacji rachunkowości przedsiębiorstw kolejowych. Wreszcie jest rozporządzenie ustanawiające Europejską Agencję Kolejową. Piąty z aktów to dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, a szósty to dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa systemu kolei w UE.

Zacznę od w miarę suchego przedstawienia tego, dlaczego Komisja to robi. Potem odniosę do propozycji Komisji i tego, co napisaliśmy w stanowisku Rzeczypospolitej. Przede wszystkim Komisja przedkłada propozycje w celu poprawy jakości i efektywności usług kolejowych i w celu rozwijania jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, czyli rynku wewnętrznego na którym wszystkie europejskie przedsiębiorstwa kolejowe będą mogły świadczyć usługi bez żadnych barier prawnych, instytucjonalnych i technicznych.

W szczególności pierwsza propozycja dotycząca rozporządzenia 1370, która zmienia to rozporządzenie, po pierwsze, modyfikuje definicję „władz lokalnych", gdzie uwzględnia tylko aglomeracje miejskie i rejony wiejskie, ale nie uwzględnia już większych obszarów pokrywających części państwa. W naszej interpretacji nie uwzględnia również województw, co jest dużym problemem. Po drugie, nowe rozporządzenie ustanawia procedury, według których władze publiczne określają obowiązek usług publicznych i jest tam podane kryterium geograficzne umów o świadczenie usług publicznych. Określone są też zakresy informacji, jakie władze muszą przekazywać firmom biorącym udział w przetargach na usługi przewozowe. Ograniczona zostaje możliwość zawierania umów bez przetargów w sektorze kolejowym, natomiast zachowana zostaje możliwość przydzielania tych umów. Następnie, jest ograniczenie możliwości zawierania umów bez przetargu do 1 mln euro lub do 300 tys. km rocznie w przewozach autobusowych i 5 mln euro lub 150 tys. km rocznie w przewozach kolejowych. Jest również ograniczenie maksymalnej wartości jednej umowy służby publicznej, czyli umowy PSC, do 10 mln pociągokilometrów lub do 1/3 wartości wszystkich umów PSC w danym kraju. Wreszcie, zostaje nałożony na państwo obowiązek zapewnienia dostępu do taboru i jest tutaj mowa o zasobie taborowym, z którego mógłby on być udostępniany przewoźnikom wybranym do świadczenia usług. Zdefiniowany również został okres przejściowy dla umów, które zawarte zostały lub zostaną od 1 stycznia 2013 r. do 2 grudnia 2019 r. z okresem obowiązywania najpóźniej do 1 stycznia 2023 r. To jest nowe rozporządzenie zmieniające rozporządzenie 1370.

Drugi akt prawny to nowa dyrektywa, która zmienia dyrektywę 2012/34 w sprawie utworzenia jednolitego obszaru kolejowego i tam zasadniczymi zmianami są zmiany definicji „zarządcy infrastruktury" oraz wykreślenie pojęcia „międzynarodowych przewozów pasażerskich", co niesie taki skutek, że wszystkie przewozy są traktowane tak samo. Dalej, wykreśla się ustęp zezwalający państwom UE na dokonanie rozdziału w rachunkowości przewoźników i zarządców w ramach jednego przedsiębiorstwa, co dotychczas było możliwe. Następnie, zostały sformułowane przepisy dotyczące niezależności funkcji zarządcy infrastruktury, gdzie mówi się o pełnej instytucjonalnej rozdzielności między zarządcą a przedsiębiorstwami przewozowymi. Jest także przepis pozwalający na utrzymanie przez przedsiębiorstwo będące w holdingu tytułu własności infrastruktury, jednakże przy pewnych ograniczeniach. Propozycja ustanawia również możliwość ograniczenia przez państwa członkowskie prawa dostępu dla operatorów, którzy są częścią holdingu w przypadku braku pewności Komisji co do niezależności zarządcy. Są także zmiany dotyczące praw pasażerów, np. ustanowienie usług informacyjnych czy zintegrowanych systemów biletowych niezakłócających konkurencji i ocena równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Trzeci dokument to uchylenie rozporządzenia z 1969 r. w sprawie normalizacji rachunkowości. Tylko dla przypomnienia powiem, że stosunkowo niedawno zaczęliśmy to rozporządzenie wykorzystywać. Zarządca naszej infrastruktury kolejowej na podstawie tego rozporządzenia otrzymuje pewne środki na utrzymanie przejazdów kolejowych, ale są to środki, które można też w inny sposób zabezpieczyć, niekoniecznie uciekając się do tego rozporządzenia, więc nie jest to zbyt kontrowersyjne.

Czwarty z aktów to rozporządzenie ustanawiające Europejską Agencję Kolejową i są tu dopisane nowe zadania agencji, które są bardzo istotne, takie jak wydawanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego na rynek, zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu sterowania oraz wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa. Jest również wpisany do zadań agencji nadzór nad krajowymi organami bezpieczeństwa i więcej uprawnień w relacji do prawa krajowego. To są istotne przepisy, rzeczy-

wiście zmieniające proporcje odpowiedzialności między agencją a organami krajowymi, w naszym przypadku UTK.

Piąty z aktów prawnych to zmiana dyrektywy o interoperacyjności. Jest kilka nowych przepisów, nowych definicji, zmieniony jest zakres dyrektywy. Przyjęte jest stosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności w odniesieniu do istniejących systemów. Unormowane są również derogacje w zakresie stosowania TSI i zastosowanie przepisów krajowych. Są również istotne uaktualnienia wynikające ze zmian prawnych na rynku, w tym w zakresie oceny zgodności oraz jednostek notyfikowanych.

Ostatnich z dokumentów to zmiana dyrektywy bezpieczeństwa, gdzie jest wspólny unijny certyfikat bezpieczeństwa i przejęcie niektórych uprawnień od krajowych organów bezpieczeństwa na rzecz Europejskiej Agencji Kolejowej, w tym wydawanie właśnie unijnego certyfikatu bezpieczeństwa oraz wyjaśnione są istniejące przepisy i odwołania do reguł narodowych.

Ustosunkowując się do tych aktów, można powiedzieć najogólniej, że największe kontrowersje wśród uczestników europejskiego rynku kolejowego, również podmiotów z Polski budzą dwie pierwsze propozycje. Szczególnie dotycząca usług publicznych oraz tzw. unbundlingu, czyli rozdzielności zarządzania infrastrukturą, tym bardziej że dotyczy to dyrektywy, która została przyjęta w grudniu minionego roku. Mówimy o dyrektywie 2012/34, która będzie wprowadzana do porządku prawnego krajów członkowskich dopiero w najbliższych latach – do 2015 r. Z tego powodu stanowisko Polski względem propozycji Komisji w tym zakresie jest sceptyczne, szczególnie w kwestii unbundlingu.

Myślę, że jeżeli państwo pozwolą to w toku dyskusji jesteśmy gotowi wyjaśnić wszystkie wątpliwości związane z propozycjami Komisji i ze stanowiskiem Polski. Dziękuję za uwagę.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, dzisiejsze posiedzenie zostało zwołane na wniosek kilku posłów, którzy uczestniczyli w posiedzeniu Komisji do Spraw Unii Europejskiej, na którym kwestia była poruszana. Stąd też myślę, że dobrze, że Komisja Infrastruktury również tą problematyką się zajmuje, bo w końcu dotyczy ona tego obszaru. Panie ministrze, czy ewentualnie może jeszcze pani dyrektor reprezentująca Ministerstwo Rozwoju Regionalnego powie kilka zdań na ten temat. W końcu MRR jest na tym etapie wiodące, jeżeli chodzi o rozmowy związane z czwartym pakietem. Proszę bardzo.

**Zastępca dyrektora Departamentu Koordynacji Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego Gabriela Popowicz:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Gabriela Popowicz, MRR. Chciałam tutaj sprostować, jednak wiodącą rolę pełni ministerstwo transportu. Niemniej jednak mogę podkreślić, że proponowane przez KE zmiany wiążą się również z dość dużą inwestycją w infrastrukturę i tego typu środki są przez Komisję gwarantowane w ramach programów operacyjnych. Jest to sprawa niezwykle istotna, dlatego że dość duża ilość środków w obecnej, jak i w przyszłej perspektywie dedykowana jest działaniom związanym z poprawą interoperacyjności kolei, więc ten aspekt dość znacząco przeplata się także z propozycjami dyrektyw. W tym miejscu pozwolę sobie zakończyć z tego względu, że wspieramy stanowisko ministerstwa transportu w tym zakresie. W przypadku dodatkowych pytań jestem gotowa do odpowiedzi.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo. Zwracam się do pań i panów posłów, jest okazja o tym porozmawiać, sprawy przyszłości też powinny być dla nas ważne. Kto pierwszy? Pani poseł Pierzchała, później pan poseł Rzońca.

**Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam pytanie do pana ministra, ponieważ mówił pan tutaj, że jedna z dyrektyw dotyczy rozdzielenia infrastruktury od przewozów. Co w takim razie z naszą Linią Hutniczą Szerokotorową (LHS), panie ministrze? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Panie ministrze, może najpierw pytania. Tyle, pani poseł, tak? Proszę, panie pośle.

**Poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałem poprosić pana ministra lub współpracowników o przybliżenie jeszcze tematu, bo jest on nowy i trochę zaskakujący. Nie wszyscy posłowie byli na posiedzeniu Komisji do Spraw Unii Europejskiej i nie są w temacie. Przynajmniej ja mogę tak o sobie powiedzieć, a bardzo interesujące jest to, o czym pan wspomniał w punktach. Powiedźmy generalnie, kwestia niebezpieczeństw dla polskiej kolei, tak bym to nazwał. Gdyby pan minister zechciał krótko powiedzieć, gdzie widzi jako przedstawiciel resortu główne niebezpieczeństwa. Tak szczegółowo, to chciałbym może zapytać o derogacje. Gdzie będą odstępstwa? W jakich obszarach funkcjonowania transportu kolejowego? Ale najpierw bardzo proszę o rozwinięcie przynajmniej jeszcze punktów, o których pan mówił. Będę bardzo wdzięczny za takie przybliżenie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo. Następna seria, tak? Proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:**

Oczywiście, dziękuję za pytania. Po kolei – pytanie pani poseł Pierzchały wiąże się bezpośrednio z dyrektywą zmieniającą dyrektywę 2012/34 w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i chodzi o kwestię zastosowania rozdzielności w odniesieniu do pewnej grupy podmiotów, które w tej chwili łączą funkcje. W Polsce mamy takie podmioty, jednym z nich jest LHS, innym jest np. Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, jest Warszawska Kolej Dojazdowa. Czyli jest kilka podmiotów, których dotyczy takie połączenie funkcji. Natomiast konsekwencją przyjęcia akurat tej dyrektywy są rzeczywiście ryzyka konieczności dokonania zmian w strukturach LHS i SKM w Trójmieście. Oczywiście już na gruncie dotychczasowych regulacji prawnych, jak państwo wiecie, KE bada czy np. funkcjonowanie LHS w obecnej strukturze nie narusza dotychczasowych regulacji, ale jesteśmy w stanie na gruncie obecnego prawa tego statusu bronić. Tutaj jest kroczek dalej, w związku z tym rzeczywiście na podstawie nowych przepisów można by się obawiać konieczności wydzielenia zarządcy ze struktury PKP LHS, czemu jesteśmy przeciwni. Dlatego w stanowisku rządu akurat ten punkt uważamy za nie do przyjęcia. Tak że zajmujemy jednoznaczne stanowisko, że regulacja idzie za daleko. Po drugie, jest przedwczesna, ze względu na to, że musimy mieć czas na wdrożenie niedawno uchwalonej dyrektywy 2012/34. Przypominam, to był grudzień minionego roku i nie będzie to łatwe. To potwierdzają nie tylko polscy specjaliści. Rozmawiałem np. z przedstawicielami rządu niemieckiego i niemieckich kolei. Oni widzą potężną listę problemów związanych właśnie z wprowadzeniem dyrektywy 2012/34. Dosyć powszechne jest odczucie, że to są regulacje, które kierowane są dobrą intencją i w dobrym celu, ale zdecydowanie przedwczesne.

Rozszerzając, o co zapytał pan poseł Rzońca, jeżeli państwo pozwolicie, to przedstawiłbym króciutko stanowisko rządu w odniesieniu do tych sześciu aktów prawnych, wskazując zagrożenia, które widzimy i które będziemy artykułowali. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to zrobiłbym coś takiego. Dobrze.

Po kolei – rozporządzenie 1370/2007. Kierunkowo popieramy zwiększenie konkurencyjności na rynku przewozów pasażerskich, ale w naszym rozumieniu koniecznym warunkiem liberalizacji jest zachowanie właściwej równowagi na specyficznym rynku i tu mamy wątpliwości, czy projekt rozporządzenia czyni zadość temu wymogowi. Przede wszystkim mamy obawy co do zdefiniowania „władz lokalnych”. Nowa definicja właściwego organu lokalnego to jest organ odpowiedzialny za aglomeracje miejskie lub okręgi wiejskie. Ponieważ w Polsce organizatorem kolejowego transportu publicznego są przede wszystkim województwa samorządowe, mamy obawę, że nie będą one mogły przydzielać umów podmiotom wewnętrznym, będących w ich gestii, czyli np. województwo mazowieckie nie będzie mogło zlecać bezpośrednio umów kolejom mazowieckim, w które zostały zainwestowane całkiem spore środki publiczne – krajowe i unijne – jak państwo wiecie, w duże projekty taborowe. Również do dyskusji jest propozycja wykreślenia moż-

liwości zawierania umów bez przetargu, ale z tym ograniczeniem, że chcielibyśmy, aby możliwe było jednak przydzielanie zamówień podmiotom wewnętrznym. Kwestia zasobu taborowego: mamy świadomość, że jest to dobry kierunek i sami o tym myślimy, że warto by stworzyć taki krajowy *pool* – zasób taborowy. Mógłby on służyć do tego, żeby pozyskiwany był z niego tabor do przewozów służby publicznej w poszczególnych regionach lub na poziomie ogólnokrajowym, czyli warunkiem skorzystania z zasobu taborowego jest posiadanie umowy PSC. Natomiast widzimy problemy z dojściem do tego stanu i z tego też tytułu propozycja wydaje się nieco przedwczesna, choć – jak mówię – pracujemy również nad ideą takiego zasobu taborowego, który pozwalałby lepiej wykorzystywać środki unijne na tabor w latach 2014–2020, w tym dla województw. Wreszcie kwestia dyskusyjna, widzimy tutaj problem ograniczenia jednej umowy PSC do 10 mln pociągokilometrów. W tej chwili w Polsce w przewozach międzywojewódzkich jest ok. 30 mln pociągokilometrów rocznie, czyli okazałoby się, że trzeba by to dzielić na minimum trzy, a w praktyce może i cztery oddzielne umowy, co może stanowić problem z zapewnieniem jednolitości i integracji usług. Jednak nie twierdzimy, że jesteśmy ideologicznie temu przeciwni. To jest po prostu kwestia innego podejścia. To dotyczy rozporządzenia 1370.

Odnośnie do naszego stanowiska w stosunku do dyrektywy 2012/34, czyli ustanawiającej jednolity obszar kolejowy, to jak powiedziałem, tutaj pierwszym problemem jest czynnik czasu. W tej chwili wdrażamy dyrektywę 2012/34. Mamy na jej transpozycję do krajowego porządku prawnego czas do połowy 2015 r., więc trudno będzie nam ocenić, jak przepisy dyrektywy będą funkcjonować, a już będziemy musieli wprowadzać zmiany wynikające z nowej dyrektywy. W związku z tym propozycja jest zbyt daleko idąca. Poza tym nasz sprzeciw budzi definicja zarządcy infrastruktury, gdzie wykreślone jest sformułowanie, że „w szczególności zarządca posiada" takie i takie funkcje, co powoduje, że nowy katalog funkcji zarządcy będzie katalogiem zamkniętym. Widzimy tutaj problemy też dla naszego zarządcy.

Jest dla nas problemem wprowadzenie definicji „przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo", nazywanego potem w projekcie aktu prawnego „przedsiębiorstwem zintegrowanym". Mamy wątpliwości, jak będzie w tej sytuacji widziany status PKP S.A., które nie jest przedsiębiorstwem kolejowym. Natomiast obawiamy się, że może to być na nie rozciągane. Wreszcie, jeżeli chodzi o „międzynarodowe przewozy pasażerskie", to nie będzie już takich przewozów, co dla nas jest o tyle problemem, że przewozy wykonywane w Polsce to nie tylko przewozy wykonywane wewnątrz Unii, ale również do krajów spoza Unii. Jaki będzie status np. przewozów z Polski do Rosji, czy na Ukrainę, czy na Białoruś, czyli do krajów pozaunijnych? Uważamy, że należałoby zróżnicować jednak osobno przewozy krajowe zrównane z przewozami w ramach Unii i przewozy do krajów pozaunijnych. Tutaj widzimy problem.

Dalej, jeżeli chodzi o dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei, ona ściśle wiąże się również z rozszerzeniem kompetencji Europejskiej Agencji Kolejowej. Uważamy, że harmonizacja przepisów dotyczących bezpieczeństwa jest ważnym celem. Natomiast w części, gdzie mówi się o jednolitym europejskim certyfikacie bezpieczeństwa i o przekazaniu przez krajowe organy bezpieczeństwa kompetencji do Europejskiej Agencji Kolejowej, temu jesteśmy przeciwni. W naszej opinii zmiany są przedwczesne, a poza tym dawałyby Europejskiej Agencji Kolejowej zbyt duże uprawnienia w stosunku do krajowych organów do spraw bezpieczeństwa, co mogłoby mieć negatywne skutki dla Polski.

Wiąże się to także z rozporządzeniem ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową, gdzie są właśnie nowe zadania, oraz nową dyrektywą o interoperacyjności. Tam, co do zasady, popieramy harmonizację przepisów dotyczących interoperacyjności, ale jesteśmy znowuż przeciwni przeniesieniu na poziom europejski pewnych kompetencji, które dotychczas posiadają organy krajowe, czyli Urząd Transportu Kolejowego w zakresie wydawania zezwoleń na wprowadzanie pojazdów do obrotu oraz zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów sterowania. Znowu mamy wątpliwość, iż uprawnienia są przedwczesne i mogą mieć negatywne skutki dla naszych podmiotów kolejowych. Uważamy po prostu, że wydawanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu powinno pozostać w gestii krajowych władz bezpieczeństwa.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Panie ministrze, myślę, że są już następne zgłoszenia. Jeżeli będą konkretne pytania, to będzie łatwiej o odpowiedź. Jest takie ogólne pytanie, bo w trakcie tworzenia czwartego pakietu kolejowego były oczywiście bardzo negatywne głosy płynące ze strony kolei niemieckich i ze strony kolei francuskich, które nie były i pewnie w dalszym ciągu nie są zwolennikami takiego rozwiązania. Chciałem o to zapytać – jak to wygląda na tym etapie? Również o ocenę sytuacji, którą mamy w Europie i w krajach UE. Decyzja polskiego parlamentu jeszcze z przełomu wieku, można powiedzieć, gdy przyjmowano ustawę o komercjalizacji i prywatyzacji grupy PKP spowodowała, że w zasadzie oddzieliliśmy zarządcę infrastruktury od przewoźników i to dalej u nas funkcjonuje. Twierdzę wręcz – zresztą często z panem ministrem też o tym rozmawiałem i myślę, że ma pan podobne zdanie – jeżeli chodzi o te regulacje prawne, to jesteśmy w czołówce europejskiej, a nie gdzieś tam w tyle.

Stąd też moje pytanie jest takie – na ile inne kraje, które są członkami UE, już w swoim ustawodawstwie wprowadziły takie rozwiązania, które wyraźnie to rozdzielają? My co prawda teraz zmierzamy również do tego i myślę, że dalej tak jest, aby zarządca infrastruktury był w całości własnością państwa. Uważam, że to są słuszne działania ministerstwa, idące we właściwym kierunku. Ono potrzebuje czasu z wiadomych powodów, czyli finansowych. Uważam, że jest to dobry kierunek, ale chciałbym wiedzieć, jak do tego podchodzą inne kraje. W związku z tym, gdy będziemy wiedzieć jak podchodzą do tego inne kraje będące członkami UE, to oczywiście wtedy jasno określimy też swój interes. Myślę, że powinniśmy określić, jaki w tym mamy interes, żeby znowu być w czołówce krajów europejskich jeżeli chodzi o wdrażanie kolejnej dyrektywy kolejowej.

Następna kwestia jest taka, że mamy również przemysł zaplecza kolejowego – i pasażerskiego, i towarowego. Oczywiście jest PESA, jest Newag, te firmy bardzo mocno wchodzą na rynek nie tylko wewnętrzny polski, ale także zewnętrzny i osiągają pewne sukcesy. Jeżeli teraz zgodnie z zapowiedzią czwartego pakietu kolejowego ma powstać Europejska Agencja Kolejowa – jak zresztą cytuję za „Rynkiem Kolejowym" – która stanie się punktem kompleksowej obsługi wydającym zezwolenia na wprowadzenie pojazdów do obrotu, które będą ważne w całej UE, to rodzi się pytanie, czy mamy w tym interes, czy nie mamy w tym interesu? Jak inne kraje też do tego podchodzą, bo oczywiście na rynku funkcjonują inne firmy, ale jeżeli chcemy dbać o polski przemysł zaplecza kolejowego, to myślę, że musimy spojrzeć też na to, co będzie za rok, za dwa, za trzy, jak to będzie wyglądać. Tak, żeby też nie ułatwić innym, a wręcz w zarodku nie zniszczyć tego, co się udało. W szczególności sztandarowymi firmami są PESA i Newag, które się pokazują nie tylko na rynku polskim, ale na rynku europejskim. Żeby nie wylać dziecka z kąpielą i nie spowodować poprzez odrabianie zadania jak prymus, że postawimy te firmy w bardzo trudnej sytuacji. Uważam, że powinniśmy je chronić i wręcz umożliwiać im rozwój, a nie odwrotnie.

Z tego powodu czwarty pakiet kolejowy, jak słusznie pan minister powiedział, skłania do zastanowienia i budzi dużo wątpliwości. My też mamy wątpliwości. Myślę, że nad tym trzeba solidnie popracować, bo Polska nie powinna być krajem, który w sposób bezkrytyczny przyjmuje propozycję złożoną przez KE. Dziękuję. Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję bardzo. Czwartemu pakietowi kolejowymi była poświęcona również dyskusja na posiedzeniu Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Teraz, w jakiej sytuacji jesteśmy? Wiadomo w tej chwili, że główna kwestia dotyczy liberalizacji rynku kolejowego i likwidacji właściwie trzech firm, które funkcjonują u nas w specyficznym zakresie – WKD, LHS i SKM Gdańsk-Gdynia-Sopot. Jeżeli wejdzie czwarty pakiet kolejowy, to tak to będzie wyglądało.

Druga rzecz, jeszcze ważniejsza od tych, choć te też są ważne, to kwestia następująca. Trzeba powiedzieć w ten sposób, że jednocześnie wykładane są przez poszczególne samorządy wojewódzkie spore pieniądze, bo właśnie minister infrastruktury bardzo mocno dopinguje marszałków do tego, żeby powoływali własne spółki. Jest wyraźne dążenie

ministra, przynajmniej z informacji, które ze spotkań z marszałkami do mnie docierają, żeby na siłę namówić ich do podziału kolei regionalnych. Widać wyraźnie, jeżeli już ku temu by szło, że zdecydowanie potrzebny jest proces ewolucyjny w tym zakresie. W innym przypadku mamy już dużo sytuacji na styku poszczególnych województw, że pociągi kończą kursowanie na granicy województwa. W dziedzinie ustawy o samorządzie terytorialnym jest duża samodzielność województw i potrzebne są dobrowolne porozumienia.

Z tego tytułu brak jest spójności, bo z jednej strony jest tak. Z drugiej strony pan minister informuje i w Komisji do Spraw Unii Europejskiej, i u nas, że to „budzi nasze wątpliwości", „jesteśmy za, ale", „jesteśmy przeciwni". Nie ma w przygotowanym stanowisku rządu instrukcji na dalsze negocjacje pakietu w tym kierunku, nie ma nigdzie, że w tej dziedzinie będziemy przeciwni, że w tej sprawie zgłosimy sprzeciw. Cały czas w przygotowanym stanowisku jest tylko ślizganie się. Z jednej strony pod nasze wewnętrzne potrzeby jest „budzi nasze wątpliwości to stanowisko", ale z drugiej strony nie mówi się ani samorządom, ani nam jako posłom, że jeśli te sprawy będą kontynuowane, to rząd zgłosi sprzeciw. To jest bardzo istotne w tym momencie, a nie, że będziemy zgłaszali swoje wątpliwości itd.

Chciałbym to usłyszeć w tej dziedzinie, czy w sprawach związanych z otwarciem rynku, które ma u nas miejsce w największym zakresie. Udział masy towarowej w Polsce jest właściwie największy w Europie, jeśli chodzi o przewozy towarów w ramach wolnego rynku. Z drugiej strony wiemy też, że jeżeli wejdzie liberalizacja rynku, to wcale nie będą to żadne prywatne przewozy w Polsce, tylko wejdą państwowi potentaci z innych krajów, tak jak się stało w tej chwili w przewozach towarowych. Wszystko wskazuje na to, że już ponad 20% rynku przewozów towarowych w Polsce ma rząd niemiecki, jeżeli tak na to popatrzmy. To są dane z przewozów za rok ubiegły, które wskazują na to bardzo wyraźnie. Arriva została przejęte przez DB Schenker, więc widzimy wyraźnie, że szykują się do mocnego wejścia na rynek przewozów pasażerskich. Natomiast tutaj szykowane jest rozdrobnienie. Z drugiej strony Polska nie była w stanie i nie dokonała takich wzmocnień kapitałowych i pomocy publicznej, jak to się stało w państwach zachodnich w każdej dziedzinie. To jest taka kwestia, że KE bardzo chętnie zawsze wyrażała i wyraża zgodę na pomoc publiczną w zakresie rynku kolejowego. Informacje stamtąd wyraźnie wskazują, że jeżeli jakiekolwiek państwo potrzebuje udzielić pomocy publicznej na rozwój własnego rynku kolejowego to taka pomoc jest udzielana. Nawet przewozom towarowym rząd francuski udzielił w 2009 r. wsparcia na poziomie 700 mln euro w formie pomocy publicznej, więc tak to wygląda.

Z jednej strony jest nacisk na to, żeby dzielić do tego stopnia, że tak naprawdę ze złamaniem prawa czy na granicy prawa udzielone zostało rozszerzenie licencji Kolejom Śląskim, tylko żeby to ułatwić. Z drugiej strony za chwilę marszałkowie staną przede dylematem, że spółki przez nich powołane przegrają przetargi. Nawet jeżeli w najdłuższej perspektywie mówimy o 2019 r., to sześć lat w strukturze gospodarczej to jest za chwilę, proszę państwa. Powołanie takich przedsiębiorstw wymaga wyłożenia olbrzymich pieniędzy na przetargi, na zakup taboru itd. Pytam się więc, dlaczego ministerstwo – tak ze słów pana ministra i z postawy ogólnej wynika – chyli się ku przyjęciu tego pakietu, wnosząc różne zastrzeżenia, ale nie zgłasza w ogóle propozycji w rządzie, że w konkretnych sprawach będzie sprzeciw, jeśli nie będą uzgodnione? Tak to się niestety odbywa w KE, że jeżeli nie ma sprzeciwu, to właściwie przyjmuje się te rzeczy, nawet jeżeli będzie się dalej wyrażało odmienne zdanie.

Gdzie jest przyczyna niespójnej polityki w tej dziedzinie? Przecież toczy się w tej chwili olbrzymia batalia z marszałkami o to, żeby podzielić Przewozy Regionalne. To są rozmowy, które toczycie z marszałkami, nawet do tego stopnia, że oni swoim urzędnikom przekazują, że bylibyśmy przeciwni, ale są naciski, dostajemy polecenia polityczne. Po takiej linii nawet pan minister idzie, żeby wymusić niektóre rzeczy związane z podziałem kolei regionalnych. Mam pytanie – czemu to ma służyć? Przewozy Regionalne są w takiej sytuacji, że jeżeli pójdziemy w stronę liberalizacji rynku, to przynajmniej będą posiadały potencjał, żeby wygrywać przetargi, bo przetargów na inne województwa nie będą wygrywały małe koleje powołane w poszczególnych wojewódz-

twach. Trzeba będzie konkurować z silnymi gospodarczo jednostkami z Europy. A tu jest przygotowanie do rozbicia i oddania rynku innym, jeżeli to idzie w kierunku podziału Przewozów Regionalnych, a takie decyzje są przecież przygotowywane i na każdym szczeblu o tym się słyszy i to widać.

Stąd jest pytanie – dlaczego nie ma sprzeciwu, jeżeli przygotowujecie takie decyzje? Dlaczego nie powie pan minister, że w tej dziedzinie rząd zgłosi sprzeciw, jeśli chodzi o uwolnienie rynku i odebranie samorządom możliwości prowadzenia własnych przewozów, że zgłosicie sprzeciw w sprawie rozdrobnienia, które spowoduje po wejściu pakietu kolejowego, że na Mazowszu będzie musiało odbyć się cztery albo pięć przetargów na poszczególne części? Jak będzie w ogóle skorygowane dowożenie ludzi do pracy, jak to będzie wszystko wyglądało, jakie komplikacje wprowadzi? O tym się nie mówi. To są bardzo poważne sprawy, przed którymi stoimy, które będą ważyły dużym ciężarem na całą gospodarkę. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Czerwiński, proszę.

**Poseł Andrzej Czerwiński (PO):**

W pierwszej wersji miałem powiedzieć krótko, ale po wystąpieniu pana ministra Tchórzewskiego przygotowałem sobie troszkę dłuższe przemówienie. Chciałbym zaproponować, żeby nie wchodzić w szczegóły, bo jak rozumiem jest to generalna informacja o tym, co jest zawarte w czwartym pakiecie kolejowym, żebyśmy sobie zdawali sprawę jaka jest intencja pakietu. Rozumiem, że intencją pakietu jest urynkowienie przewozów, czyli stworzenie konkurencyjnej oferty usługowej, a nie komfortowych warunków do pracy pracownikom, którzy czerpią korzyści z tego, że są zatrudnieni ogólnie mówiąc w PKP.

Jeśli mamy wzorce, którymi ktoś szedł, a szedł również nasz rząd, to warto je sobie przypomnieć. Takim wzorcem jest np. pakiet energetyczny i tu bym chciał się odwołać do wystąpienia pana ministra Tchórzewskiego. Nie kto inny, jak pan, panie ministrze, w 2006 r. spowodował również to, że wprowadzono konkurencyjność na rynku energii. To pan był inicjatorem i przeprowadził likwidację tzw. ustawy o KDT. Przypomina pan sobie dobrze, że musieliśmy zapłacić prawie 900 mln zł, aby przekonać energetykę do przyjęcia rozwiązania, ale te decyzje były bardzo dobre, ponieważ pójście śladem tego pakietu zaoszczędziło odbiorcom energetyki ponad 20 mld zł. Mieliśmy takie sprawozdanie.

Czyli warto doprowadzić do konkurencyjności, do postawienia pociągów na konkretnych torach, a nie oddanie czegoś, za co będzie płacił pasażer. Rozumiem, że pakiet kolejowy jest po to, żeby w każdym kraju zrównane były prawa pasażera, a nie była dominacja jednego kraju nad drugim. Chciałbym wiedzieć, że nasz rząd dokładnie to rozumie, że nie będzie się sprzeciwiał temu czy tamtemu, tylko raczej będzie przewodził dobrym zmianom, wprowadzającym pewne przywileje dla pasażera. Oczywiście, trzeba pewne pryncypia uchwalić. Pryncypium takim, w moim przekonaniu, jest to, żeby tzw. tory były pod kontrolą państwa i żeby były państwowe, a kto będzie jeździł po tych torach to sobie podyskutujmy, ale nie traktujmy tego jako pryncypium.

Teraz, jeśli mamy skoordynować pewne prawa pomiędzy krajami, to zadbajmy o to, żeby pchnąć inne kraje tak samo w kierunku intencji tych dyrektyw, a nie szukania przywilejów międzynarodowych, bo tak czy inaczej zapłaci za to pasażer. Jeśli mamy raz jeszcze popatrzeć na szlak przetarty np. przez energetykę, to proszę zwrócić uwagę, że cena energii w tej chwili spadła. Cena energii jest po prostu zakontraktowana już na trzy lata do przodu po niższych cenach i proszę to sprawdzić. To jest wynik tego, że zostały wprowadzone dyrektywy europejskie. Nie jest jeszcze zamknięty ten etap. Pan minister mówi tutaj o konsolidacji pionowej spółek – to są dokładnie te same problemy, które już rozwiązał poprzedni rząd. Właśnie pana rząd, panie ministrze, bo muszę ocenić, że to było dobre rozwiązanie – zapoczątkowanie konkurencyjności. Są te efekty. W tej chwili poszliśmy jeszcze o dwa kroki do przodu, procedujemy uniezależnienie operatorów działających na tym rynku. A w tej chwili słyszę, jestem świeżym jeszcze posłem infrastruktury, że zaczyna się mówić strachliwie o tym, co nas tu czeka, bo nagle pasażer będzie dominujący na rynku. Moim zdaniem nieuchronną rzeczą jest, żeby operator

na torach kolejowych był wspólny w Europie. Po prostu jak pociąg ekspresowy ma jechać 250 km/h to co – on stanie na granicy i tam inni będą zarządzać?

Krótko, węzłowato, chciałem zakończyć moją myśl, żebyśmy może nie brnęli w tej chwili w szczegóły, bo one naprawdę wprowadzą nas w taką dżunglę, że z niej nie wyjdziemy. Tylko porozmawiajmy o pryncypiach, o zasadach, o tym, jaką dyrektywa europejska ma intencję i jak my ją skonsumujemy, żeby wygrać na niej w Europie. Nie włączyć hamulec, tylko raczej przyspieszenie, żebyśmy byli awangardą, która wprowadzi takie regulacje, które będą po prostu polską marką. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan poseł Polaczek, proszę.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, pozwolę sobie na początku na następującą uwagę. Kilka tygodni temu złożyłem do pana ministra interpelację w sprawie stanowiska rządu w zakresie czwartego pakietu kolejowego. Ta odpowiedź jest w drodze, także z zainteresowaniem ją przeczytam i się zapoznam. Nawiązując do tematu dzisiejszego posiedzenia Komisji, powiem tutaj o pewnym szerszym podejściu do problematyki czwartego pakietu, kwestii interoperacyjności i bezpieczeństwa. Odwołam się do wystąpienia choćby mojego poprzednika, pana posła Czerwińskiego, który wskazywał na wielkie zalety implementacji rozwiązań europejskich. Jako taką ciekawostkę zacytuję tylko fragment jednego z dokumentów, które wyszły z ministerstwa transportu. Cytuję: „Szybkie i nieprzemyślane wdrażanie dyrektyw UE stanowi poważne zagrożenie dla polskiego rynku transportu kolejowego”. Taki, bym powiedział, kontrapunkt dla wypowiedzi pana Czerwińskiego.

**Poseł Andrzej Czerwiński (PO):**

Ja się temu dziwię.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Korzystając z okazji tego posiedzenia, chcę zapytać się pana ministra o rzecz fundamentalną dla powodzenia realizacji jakiejkolwiek wersji czwartego pakietu, w jakiej zostanie on wypracowany i wdrożony. Przywołam pewien dokument, do którego dotarłem. Chodzi mi o decyzję UTK, która wyłączą praktycznie w 66 projektach inwestycyjnych realizowanych w Polsce z udziałem środków europejskich techniczne specyfikacje interoperacyjności. Czy panu ministrowi znana jest decyzja UTK, który na wniosek Polskich Linii Kolejowych podjął decyzję o udzieleniu odstępstw praktycznie dla wszystkich projektów kolejowych?

Prosiłbym tutaj pana ministra o ocenę ewentualnych zagrożeń wynikających ze skutków takiego rozwiązania dla płynnej refundacji środków europejskich, tym bardziej że przykład, który rząd ćwiczył w ostatnich miesiącach związany z projektami drogowymi stanowi tutaj dobry punkt odniesienia. W odpowiedzi pana ministra chciałbym również uzyskać informację, czy państwo zanalizowali w sposób bardzo dojrzały i dogłębny ryzyko związane z tego typu polityką faktów dokonanych, w których z jednej strony parlament przyjmuje w 2011 r. m.in. implementację do prawa polskiego dyrektywy w zakresie interoperacyjności oraz bezpieczeństwa kolei – pan minister wspominał o tym dzisiaj – a po dwóch latach mamy decyzję Prezesa UTK, *nomen omen* nie podpisaną ani przez prezesa, ani wiceprezesa, tylko przez dyrektora generalnego tegoż urzędu. Komisja sejmowa nic na ten temat po prostu nie wie, a myślę, że to jest kwestia fundamentalna.

*À propos* pytania o priorytety i dżunglę, to odwołam się również do drugiego przykładu z ostatnich dwóch miesięcy. W wykonaniu ustawy o transporcie kolejowym pan minister wydaje rozporządzenie w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w Polsce. Mówię cały czas o kontekście europejskim. Taką listę zgodnie z rozporządzeniem ma opublikować Prezes UTK. Rzeczywiście taka lista pojawia się przez moment pod koniec stycznia br., a więc lista właściwych krajowych specyfikacji technicznych i doku-

mentów, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei. Instytucja rządowa zamieszcza w tym wykazie – ja naliczyłem – 25 norm, które zostały wcześniej wycofane, a w większości wycofane bez zastąpienia. Pytanie, gdzie jest tutaj dżungla i do czego ma się odnosić rynek producentów urządzeń sygnalizacyjnych, części infrastruktury, taboru itd.?

Reasumując, moje pytanie sprowadza się do kontekstu europejskiego. Mówimy tutaj oczywiście z jednej strony o czwartym pakiecie kolejowym, ale z drugiej strony zadajemy pytania najbardziej elementarne – na ile polityka implementacji prawa europejskiego, ewentualnie odstępstw od zastosowania tego prawa w konkretnych rozwiązaniach wpłynie w najbliższych latach na ryzyko albo uniknięcie ryzyka zawieszenia płatności w inwestycjach współfinansowanych środkami europejskimi? Odwołałem się tutaj do bardzo konkretnego jednego i drugiego przykładu. Prosiłbym pana ministra ewentualnie o komentarz w tej sprawie.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, czy są jeszcze zgłoszenia ze strony pań i panów posłów? Rozumiem, że głosy w dyskusji zostały wyczerpane. Powiem tylko, że jesteśmy na etapie dyskusji o czwartym pakiecie kolejowym. To nie jest gotowy, przyjęty dokument, który musimy szybciej lub wolniej wdrażać. Myślę, że nawet dzisiejsza konkluzja, jeżeli panie i panowie posłowie ją przyjmą, będzie taka.

Jeżeli my dzisiaj rozmawiamy, jeżeli rozmawiała o tym Komisja do Spraw Unii Europejskiej, jeżeli jest przygotowywane stanowisko rządu, to myślę, że następne nasze spotkanie, jeszcze przed dyskusją w Parlamencie Europejskim na ten temat, powinno się odbyć wspólnie z naszymi europosłami, którzy biorą udział w pracach nad tym projektem czy też chcą brać udział i ustosunkować się do tych rozwiązań. Doskonale znamy tych europosłów, którzy z nami współpracują. Myślę, że to ważne, żebyśmy mieli swoje stanowisko, żebyśmy im je przekazali i oni później w porozumieniu z nami przedstawiali stanowisko polskiego parlamentu. To powinno być normalne. Jeżeli dyskutowane są kwestie dotyczące infrastruktury, to stworzenie takiego sposobu postępowania jest jak najbardziej prawidłowe, bo my w tym uczestniczymy, na bieżąco oceniamy też działania rządu i wiemy, co robią nasi przedstawiciele w PE i tak to powinno wyglądać.

Mam taką konkluzję, żeby tak zrobić. Jeżeli będziemy znali już stanowisko rządu i będziemy wiedzieli, jakie będą dalsze losy pakietu w pracach PE, to żebyśmy jeszcze spotkali się z naszymi przedstawicielami tutaj i podyskutowali o tym. Proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:**

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, chciałem podziękować za pytania, bo uważam, że każda okazja do przybliżenia tej problematyki, która z natury rzeczy jest trudna, bardzo hermetyczna, jest dobra. Tak jak pan przewodniczący powiedział, czeka nas na ten temat jeszcze wiele dyskusji, gdyż prace nad pakietem będą trwały prawdopodobnie kilka lat. Niektóre jego elementy będą rozpatrywane wcześniej, niektóre z uwagi na to, że są tak kontrowersyjne, będą podjęte nieco później.

Odnosząc się do pytań szczegółowych, pan przewodniczący pytał o kraje UE, zwłaszcza te duże, w których nie ma wydzielenia zarządcy. Chciałbym zacytować art. 7 proponowanej zmiany dyrektywy. Ust. 5 tegoż artykułu stanowi tak: „W przypadku, gdy w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zarządca infrastruktury należy do przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 2–4 niniejszego artykułu. W takim przypadku państwa członkowskie, których to dotyczy, dopilnują by zarządca infrastruktury wykonywał wszystkie funkcje, o których mowa w art. 3 ust. 2 i był rzeczywiście niezależny pod względem organizacyjnym i decyzyjnym od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych, zgodnie z wymogami określonymi w art. 7a–7c”.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Rozumiem, że chodzi tutaj o Francję i Niemcy?

**Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:**

Powiem więcej, przykład francuski jest szczególnie interesujący, bo w tej chwili formalnie wydzielony jest zarządca infrastruktury. Nazywa się RFF, czyli Sieć Kolejowa Francji. Trwają obecnie prace nad integracją RFF z narodowym przewoźnikiem, czyli SNCF, tak żeby zdążyć przed wejściem w życie projektowanej dyrektywy. Wnioski można wyciągnąć samemu.

Jeżeli chodzi o skutki w odniesieniu do producentów taboru, bo o to też pytał pan przewodniczący, to tutaj nie mam jednoznacznej odpowiedzi. Z jednej strony przeniesienie na poziom unijny uzyskania certyfikatu czy zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdu może być szansą na wejście na rynek europejski. Z drugiej strony procedury mogą być trudniejsze niż procedury realizowane dotychczas na poziomie krajowym. Moja odpowiedź jest taka, że jest to i szansa, i zagrożenie, a w jaki sposób poradzą sobie nasi producenci to też sporo od nich zależy. Rozmawiając z nimi, słyszałem opinie, które też nie były jednoznaczne.

Pan przewodniczący Tchórzewski pytał o problem operatorów wewnętrznych w świetle zmiany rozporządzenia 1370 i jak to będzie się odbywało w przypadku podmiotów utworzonych przez marszałków województw i wykonujących przewozy w regionach. Tak jak powiedziałem, wyjaśniając nasze stanowisko, chcielibyśmy pozostawić organizatorom przewozów możliwość bezpośredniego udzielenia zamówienia właśnie po to, żeby np. marszałek mazowiecki mógł zlecić kolejom mazowieckim nadal świadczenie usług na swoim terenie. Natomiast co do wszystkich odniesień do spółki Przewozy Regionalne, to wiadomo, że nic nie jest raz na zawsze, że marszałkowie województw podejmują różne decyzje i tworzą nowe podmioty. W naszym interesie jest to, żeby zachowana była ciągłość świadczenia usług i żeby nowe podmioty miały przede wszystkim stabilne podstawy działalności.

Jeżeli chodzi o rynek przewozów towarowych, to oczywiście, nasz rynek jest już w wysokim stopniu zliberalizowany, myślę, że z korzyścią, bo konkurowanie między sobą przewoźników towarowych przyczynia się do poprawy jakości przewozów. Generalnie rozpatrując postanowienia czwartego pakietu kolejowego można widzieć w tym więcej szans niż zagrożeń, tak jak widzi to pan poseł Czerwiński, dając przykład zastosowania prawa energetycznego. Idąc tym samym tropem, muszę powiedzieć, że dyskusja w Komisji do Spraw Unii Europejskiej, która odbyła się jakieś dwa tygodnie temu, była też bardzo ciekawa. Tam były prezentowane ekspertyzy Biura Analiz Sejmowych, które szły właśnie w kierunku liberalizacji rynku. Jedna z ekspertyz opracowana przez naukowców ze Szkoły Głównej Handlowej, pana Wolańskiego i panią Pieriegud, szła w kierunku wręcz całkowitego wsparcia dla otwarcia rynku i pokazania, że *per saldo* to będzie korzystne, trochę przez analogię z funkcjonowaniem spółek komunalnych transportu miejskiego. Model, gdzie spółka komunalna świadczy usługi nie zawsze jest najbardziej efektywny. Przetargowy wybór operatora na liniach transportu miejskiego dawał określone korzyści, jeżeli chodzi o jakość i koszt dla podatnika.

W związku z tym to rzeczywiście jest duże ryzyko, dlatego naszym zdaniem nie należy odrzucać propozycji Komisji. Natomiast należy dać więcej czasu na przygotowanie się do ich wprowadzenia, zarówno dla instytucji państwa, jak i dla podmiotów grających na rynku i w tym kierunku powinniśmy pracować. Stąd, co do zarzutu, który tu słyszałem, że nasze stanowisko pokazuje pewne pozytywne strony, a równocześnie wskazuje pewne zagrożenia – dokładnie tak. Uważamy, że lepiej o tych zagrożeniach dyskutować, starać się je minimalizować, a równocześnie poprzez pracę nad kształtem regulacji zapewnić lepszy i bardziej dla nas akceptowalny kształt. Widzimy takie konstruktywne podejście i chcielibyśmy nad tymi regulacjami pracować.

Odnosząc się do pytania pana posła Polaczka dotyczącego 66 projektów na tzw. zaawansowanym etapie realizacji, to oczywiście, zgodnie z prawem europejskim mam prawo zgłaszać takie projekty i to jest właśnie warunek uzyskania dofinansowania do nich, jeżeli otwarcie powiemy KE: tak, te projekty były przygotowane wcześniej, przed wejściem w życie technicznych specyfikacji. W naturalny sposób, jeżeli w projekcie budowlanym nie były brane pod uwagę te specyfikacje, to trudno wymagać żeby zostały

spełnione. Dlatego akurat postępowanie i zarządcy infrastruktury, i UTK jest jak najbardziej prawidłowe i zgodne z prawem.

Teraz, jeżeli chodzi o rozporządzenie w sprawie wykazów krajowych specyfikacji. Proszę państwa, to jest bardzo duża lista. Jeżeli pan poseł znalazł błędy, oczywiście mogło się to zdarzyć. Mogę tylko jedno powiedzieć, praca nad tym wykazem była właściwie pracą całego środowiska. Myśmy zachęcili do tego i PLK, i polskich przewoźników, i polskich producentów. Wykorzystaliśmy organizacje, takie jak Izba Gospodarcza Transportu Lądowego. Natomiast oczywiście ludzie są tylko ludźmi. Jeżeli widzimy jakieś usterki, które w naturalny sposób mogą się pojawić, to prosimy o ich zgłaszanie. Jednak generalnie taki dokument był potrzebny. Tak że nie wylewajmy dziecka z kąpielą.

Dziękuję jeszcze raz za pytania i dziękuję przewodniczącemu Komisji za umożliwienie podyskutowania dzisiaj na temat regulacji czwartego pakietu. Na pewno było to pożyteczne.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Jeszcze? Proszę bardzo.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Może w konsultacji z panią poseł Elżbietą Pierzchałą chciałbym zapytać pana ministra w kontekście pana odpowiedzi, jeśli chodzi o zgodność z prawem europejskim i uzgodnieniami z KE co do TSI. Gdyby pan minister lub przedstawiciel UTK wytłumaczył, jak to jest z zaawansowaniem projektu np. na tym wykazie: połączenie międzynarodowego portu lotniczego Katowice w Pyrzowicach z miastami aglomeracji katowickiej – prace przygotowawcze. Czy to jest faza realizacji tego projektu? Jeśli będzie wchodził w fazę 2014–2020, to czy też państwo będą za 5 lat posługiwać się argumentem, że nie można było tego po prostu w międzyczasie poprawić? Przecież to jest jakieś horrendum. Mówię to w dobrze pojętym interesie ministerstwa transportu oraz takich instytucji, jak PLK. Przecież w mojej ocenie nie chodziło o to, że nie było potrzeby, bo była potrzeba uwzględnienia niektórych projektów kolejowych współfinansowanych środkami europejskimi. Tylko nie można robić z decyzji administracyjnej pewnego rodzaju wytrycha, za pomocą którego wrzuca się de facto wszystkie projekty kolejowe w Polsce, które są w fazie przygotowawczej, które się jeszcze nie rozpoczęły, które są, powiedźmy, realizowane. Tutaj macie państwo mocniejszą argumentację. Jednak nie usłyszeliśmy fundamentalnej kwestii, po prostu jakichkolwiek wyjaśnień pod adresem komisji sejmowej w ostatnich 2–3 miesiącach, tym bardziej że ćwiczymy od 3–4 miesięcy historię wałkowaną publicznie z oczywistymi problemami, jakie były związane z refundacją środków europejskich na projektach drogowych, a mówię, tutaj jest zupełnie inny kontekst. Nie mówimy o jakichś sprawach karnych itd., tylko po prostu mówimy o stanie przygotowania, można powiedzieć, organizacyjnego i intelektualnego PLK do tego, żeby Polska nie traciła pieniędzy.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Króciutko? Proszę.

**Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:**

Oczywiście mogę odpowiedzieć na to pytanie. Panie ministrze, sytuacja wygląda tak, że dla projektu pyrzowickiego już od dłuższego czasu trwa procedura środowiskowa. Podstawą wszczęcia tej procedury były jednak jakieś dokumenty dotyczące i przebiegu trasy, i parametrów technicznych. Oczywiście, trasa w mniejszym lub większym stopniu będzie zgodna ze specyfikacjami technicznymi interoperacyjności, natomiast w przypadku niektórych parametrów zgodność może nie być zachowana. Dla bezpieczeństwa lepiej zgłosić taki projekt, dla dobra tego projektu, żeby mógł on być zrealizowany. Akurat ten projekt ma dużo więcej poważniejszych problemów niż ten, o którym pan mówi, przede wszystkim stanowisko społeczności lokalnych, które staramy się w jakiś sposób jednak zmitygować, współpracując z marszałkiem województwa śląskiego. Raczej powinniśmy dążyć do tego, żeby projekt został zrealizowany. Akurat to, co pan mówi nie jest tutaj problemem.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Tutaj, też w porozumieniu z panami przewodniczącymi, jedno ogólne stwierdzenie. Nie mówimy tu o jakieś polityce, tzn. mówimy o polityce państwa, bo powinniśmy mieć własną politykę, jeżeli chodzi o te rozwiązania. One będą później przez lata bardzo mocno się uwidaczniać w tym, co będzie się działo na polskim rynku kolejowym. Dlatego o tym dyskutujemy i tak chcielibyśmy też dyskutować, czyli nie w sensie przerzucania na kogoś odpowiedzialności. Mamy jeszcze czas żeby przyjąć jak najlepsze i najkorzystniejsze rozwiązania. Dziękuję panu ministrowi za dzisiejszą informację.

Tak jak powiedziałem, jest też zgoda, żeby wrócić do tego tematu, kiedy stanowiska będą bardziej jasne i klarowne i porozmawiać wspólnie o tym z naszymi europosłami, oczywiście też ze stroną społeczną, ze wszystkimi, żeby nasze stanowisko było jak najbardziej jasne i żebyśmy o pewnych rozwiązaniach na przyszłość rozmawiali jak najszerzej, aby wiedza o tym, co nas czeka była jak największa. Tak powinniśmy tutaj postępować.

Dziękuję wszystkim bardzo serdecznie. Mamy dzisiaj jeszcze posiedzenie o godzinie 15.00 w sali 106 i o godzinie 17.00 w sali 14, w której jesteśmy w tej chwili. Dziękuję bardzo.